

подразделениях на железнодорожном транспорте Республики Беларусь. Таким образом, система управления материально техническими ресурсами характеризуется постоянным контролем уровня запасов на складах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Планирование логистической стратегии транспортных предприятий / А. Н. Пшинько [и др.] // Економіка і управління : зб. наук. пр. – Київ : КУЕТТ, 2004. – Вип. 2. – С. 47–53.

2 Основы логистики / В. А. Гудков [и др.]; под ред. В. А. Гудкова. – М. : Горячая линия – Телеком, 2004. – 351 с.

3 **Цевелев, А. В.** Совершенствование методики прогнозирования и контроля обеспечения материальными ресурсами железнодорожных предприятий : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / А. В. Цевелев. – Новосибирск, 2010. – 20 с.

4 **Сергеев, В. И.** Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / В. И. Сергеев ; под общ. и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. – М., 2005. – 425 с.

A. MITRENKOVA

Belarusian State University of Transport

IMPROVING STOCK MANAGEMENT IN THE SYSTEM OF LOGISTICS AND TECHNICAL SUPPORT OF RAILWAY TRANSPORT

The methods of management, control and supply of the level of stocks in the warehouses of the structural divisions of the railway are considered.

Получено 01.10.2022

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 15. Гомель, 2022**

УДК 330.34

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, канд. техн. наук, доцент

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ ДИНАМИКИ ИЗМЕНЕНИЯ РАСХОДНЫХ СТАВОК ПРИ ИЗМЕНЕНИИ НОРМАТИВНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Приводятся результаты исследований динамики расходных ставок при внесении поправок в формирование нормативных технических и технологических показателей, в соответствии с которыми рассчитываются расходные ставки по пассажирским и

грузовым перевозкам. Рассматривается влияние этих нормативов на использование значений статей расходов при расчёте расходных ставок.

На железнодорожном транспорте при формировании калькуляций на виды транспортных услуг применяются расходные ставки удельных затрат на эксплуатационные показатели транспортной деятельности в области железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок. При расчёте расходных ставок применяются различные методы, при использовании которых получается различный результат.

В зависимости от цели расчёта себестоимости перевозки грузов или пассажиров применяются следующие методы [1]:

- непосредственного расчёта по статьям номенклатуры расходов на железнодорожном транспорте;
- расходных ставок;
- удельных весов расходов на выполнение технологических процессов по перевозкам;
- коэффициентов изменения среднелинейной стоимости;
- коэффициентов влияния.

Используют расходные ставки на тот или иной измеритель эксплуатационной работы для определения экономической эффективности технических, технологических и организационных мероприятий на железнодорожном транспорте. В условиях оперативного формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров, когда требуется калькуляция одноразовых перевозок грузов или разового формирования пассажирских поездов, необходим пересмотр ранее разработанных методов расчета расходных ставок, применяемых для соответствующих технико-экономических задач.

При формировании расходных ставок в большинстве стран используются только зависящие расходы, применение которых при расчёте единичных расходных ставок в мировой практике приостановилось в последние годы, это связано с тем, что они носят условный характер и на большинстве железных дорог составляют 25–30 %. При этом условное отнесение части эксплуатационных расходов к категории независимых стало нивелироваться. Этому способствует несколько причин: изменение индекса цен производителей промышленной продукции производственно-технического назначения (индекс изменяется в пределах 12–14 %); наличие инфляции с непредсказуемым её индексом (составляет 8–17 %); изменение технических параметров эксплуатации подвижного состава и технических устройств железной дороги (устанавливаются другие нормативы технологических параметров).

В таком случае при рассмотрении единичных расходных ставок получается неполный учёт финансовых затрат на перевозки, что при определении себестоимости перевозок грузов или пассажиров даёт заниженное её значение. При использовании значений всех расходов по услугам железнодорож-

ного транспорта, возмещаемых за счет тарифов на перевозку грузов и пассажиров и тарифов на услуги инфраструктуры (эксплуатационные расходы), единичная расходная ставка будет отражать все расходы по перевозке, относимые на эксплуатационный показатель, что правомерно позволит её использовать при расчёте себестоимости и тарифа на перевозку (рисунок 1).

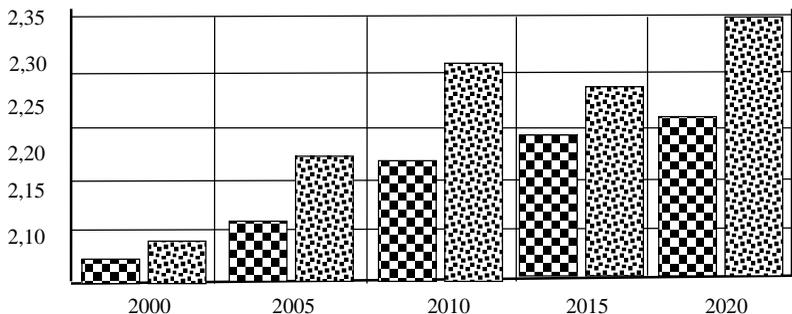


Рисунок 1 – Динамика значений удельной расходной ставки «локомотиво-километр тепловозной тяги в грузовом движении», рассчитанных с использованием значений

расходов:
 – зависящих;  – суммарных

При расчёте себестоимости железнодорожных перевозок грузов и пассажиров в современных условиях хозяйствования внесены изменения, которые раньше не рассматривались (рисунок 2).

По пассажирским перевозкам при распределении расходов по видам пассажирского сообщения рассматриваются виды сообщения:

– международное: 1) с пересечением границы с ЕС, прохождением таможенно-пограничных процедур (с высадкой пассажиров и прохождением ими зоны контроля или без неё, например, в Бресте и Гродно); 2) пересечение государственной границы с проведением таможенно-пограничных процедур в поезде непосредственно на границе или на станции отправления; 3) пересечение государственной границы без проведения таможенно-пограничных процедур;

– внутригосударственное – перевозка пассажиров в границах государства. В Республике Беларусь имеются особенности, которые позволяют выделить соответствующие статьи расходов: межрегиональное, региональное и городское сообщения.

Второй особенностью железнодорожных перевозок пассажиров является введение класса обслуживания: повышенной комфортности (ВИП или проезд в вагонах СВ), бизнес-класс для проезда в скоростных поездах дневного обращения; экономкласс при выполнении поездок в электро- и дизельных поездах в пригородных и городских зонах тяготения.

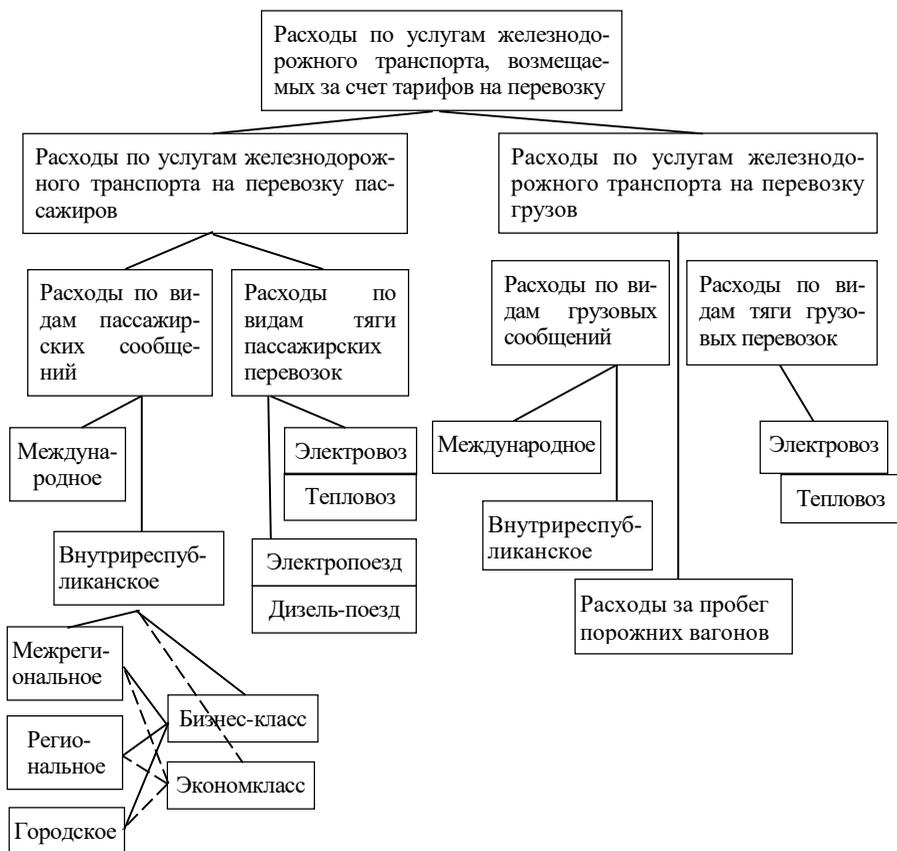


Рисунок 2 – Технологическая схема формирования себестоимости перевозок

Создание новой системы железнодорожных пассажирских сообщений, изменение норм обновления подвижного состава, развитие базы технического обслуживания позволило изменить нормы пробега и показатели отнесения расходов. Это позволило изменить систему отнесения расходов на пробег подвижного состава или на продолжительность его коммерческой и технической эксплуатации.

Изменения в учетной и финансовой политике железных дорог, внедрение в перевозочный процесс новых технологических решений неизбежно повлекли необходимость пересмотра существующих методических подходов к формированию экономических оценок изменения эксплуатационных показателей работы железнодорожного транспорта [3].

Международный валютный фонд провёл исследования эффективности форм транспортного бизнеса. Для условий Республики Беларусь динамика его изменения приведена на рисунке 3.

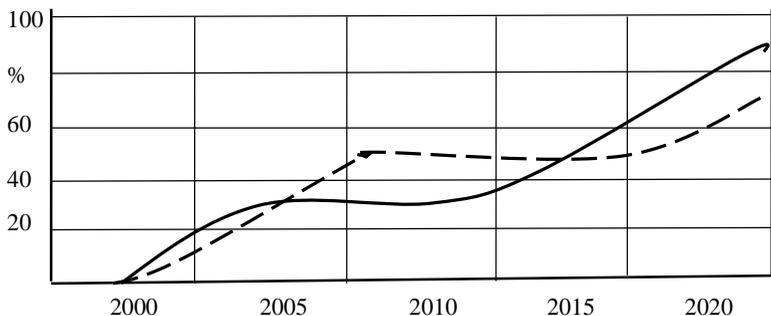


Рисунок 3 – Динамика удельных расходных ставок и технологических нормативов по пассажирским перевозкам:

— – стоимость вагону-километра; - - - - - норматив техобслуживания вагонов

Из приведенных на рисунке 3 диаграмм видно, что в периоды перехода на другие нормативы технической эксплуатации пассажирских вагонов отмечается рост величины расходной ставки, которая в первый период уменьшается, а затем отмечен её рост.

Необходимо отметить, что существенное обновление парка локомотивов и вагонов, происходящее в последние годы на предприятиях железнодорожного транспорта, требует более точного учета себестоимости единицы эксплуатационной работы по сериям локомотивного парка в расчетах экономической эффективности мероприятий по совершенствованию эксплуатации подвижного состава [4]. Изменение парка локомотивов и вагонов на более современные конструкции увеличило их массу, что отразилось на стоимости использования железнодорожной инфраструктуры, потреблении топливно-энергетических ресурсов. Сама оценка эффекта при использовании новых локомотивов должна учитывать возможное увеличение затрат для нового парка, связанное с высокой стоимостью обслуживания и ценой приобретения, что отражается на расходах, относимых на амортизацию.

Анализ методов определения себестоимости грузовых перевозок показывает специфику и сложность перевозочного процесса, оказывает влияние на состав и структуру эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта и придаёт величине себестоимости перевозок как комплексному показателю особую важность [5]. С этим связано использование нормативов технической эксплуатации грузовых вагонов и поездных локомотивов. Изменен норматив отнесения расходов: ТО-2, ТО-3, ТО-5 переведены в зависимости от продолжительности эксплуатации, а ТО-4 – от пробега. Это повлияло на меха-

низм определения удельных затрат для оценки эффективности использования основных фондов транспортной компании для целей грузовых перевозок [6, 7].

В течение 20 последних лет имеет место сокращение перевозок как грузов, так и пассажиров. При этом уменьшается дальность перевозок, что отражается на увеличении удельных затрат. Из-за сокращения объёмов перевозок по железным дорогам и доходов от них имеет место ухудшение финансово-экономического положения железных дорог. Поэтому в условиях ограниченных финансовых ресурсов железных дорог главным в работе отрасли железнодорожного транспорта является решение задач правильного отнесения расходов, включаемых в расчет единичных ставок [8].

При этом наибольшее внимание при расчёте расходных ставок в условиях постоянной структурной реформы экономики железнодорожного транспорта уделено вопросу управления издержками. Целью исследования является сравнительный анализ методов оценки удельных затрат, связанных с эксплуатацией подвижного состава, необходимых для финансовой оценки оказания транспортных услуг. Рассматриваются различные методические подходы по определению оптимального расчёта удельных затрат. Метод расходных ставок позволяет учитывать влияние объема транспортной работы на среднюю себестоимость, а расчет расходных ставок дифференцированно по видам перевозок позволяет определять раздельно себестоимость международных и внутрисубъектских перевозок грузов [9].

Расчёт удельных расходов в последние годы тесно связан с системой тарифного регулирования [10]. Для этой цели на уровне государственного регулирования разработаны нормативно-правовые акты Республики Беларусь в области тарифного регулирования на предприятиях железнодорожного транспорта. С их учётом разрабатываются мероприятия по совершенствованию системы тарифного регулирования, особенно для пассажирских перевозок в высокоскоростном железнодорожном сообщении с учетом основных факторов производственной деятельности в области скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок с учётом класса обслуживания. В такой ситуации метод расходных ставок является наиболее целесообразным для применения на железных дорогах СНГ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ефимова, Е. Н.** Методы расчета расходных ставок для технико-экономических задач в условиях поэтапного реформирования железнодорожного транспорта / Е. Н. Ефимова // Вестник ВНИИЖТа. – 2009. – № 4. – С. 20–23.

2 **Гизатулина, В. Г.** Расходные ставки: методика расчета и применения для оценки показателей эксплуатационной работы : учеб.-метод. пособие / В. Г. Гизатулина, Д. Н. Кушнеров. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 113 с.

3 **Ефимова, Е. Н.** Экономические оценки изменения эксплуатационной работы железнодорожного транспорта в современных условиях / Е. Н. Ефимова, М. В. Морозова, А. Н. Шайхаев // Экономика железных дорог. – 2021. – № 6. – С. 26–33.

4 **Северова, М. О.** Особенности формирования удельных затрат, связанных с работой подвижного состава, при обновлении парка локомотивов / М. О. Северова // Инновации в жизнь. – 2017. – № 3(22). – С. 79–84.

5 Анализ методов определения себестоимости грузовых перевозок / С. А. Быкадоров [и др.] // Вестник транспорта. – 2014. – № 3. – С. 30–41.

6 **Северова, Е. О.** Механизмы определения удельных затрат для оценки эффективности использования основных фондов транспортной компании / Е. О. Северова // Инновационные факторы развития транспорта. Теория и практика : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск : СГУПС, 2020. – С. 135–136.

7 **Красноусов, К. Л.** Управление финансовыми рисками предприятия / К. Л. Красноусов, Б. Г. Хаиров // Актуальные вопросы развития экономики : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – М. : Финансовый университет, 2014. – С. 191–194.

8 **Лукина, В. Л.** Математические методы в оптимизации результатов деятельности организации на основе комплексной оценки затрат / В. Л. Лукина, И. К. Телегина // Актуальные вопросы развития экономики : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – М. : Финансовый университет, 2014. – С. 310–318.

9 **Горностаев, К. А.** Совершенствование подходов к расчету удельных затрат, связанных с эксплуатацией локомотивного парка / К. А. Горностаев // Проблемы, перспективы и направления инновационного развития науки. – 2018. – С. 145–147.

10 **Егоров, Ю. В.** Совершенствование системы тарифного регулирования пассажирских перевозок в высокоскоростном железнодорожном сообщении / Ю. В. Егоров, А. А. Фадюшин // Транспорт: наука, образование, производство : сб. науч. статей VII Междунар. науч.-практ. конф. – СПб., 2019. – С. 287–296.

*A. MIKHALCHENKA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

STUDY OF THE DYNAMICS OF EXPENDITURE RATES WHEN THE NORMATIVE TECHNICAL INDICATORS ARE CHANGED

The results of studies of the dynamics of expenditure rates are given when amendments are made to the formation of normative technical and technological indicators, in accordance with which expenditure rates for passenger and freight transportation are calculated. The influence of these standards on the use of the values of expenditure items in the calculation of expenditure rates is considered.

Получено 20.09.2022